NR. 10. 15 GRUDNIA 1928 R. ROK I

SZOFER KRAKOWSKI

MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Prenumerata kwart. (z przes. poczt.) zł. 1·20
Numer pojedynczy 30 gr.

Redakcja i Administracja: KRAKÓW, CZYSTA 5
tel. 4228, godziny urzędowe 7—9 wiecz (19–21)
Konto P. K O. Kraków Nr. 408-444.

Koledzy! kupujcie u firm, które nas popierają!

Bóg się rodzi, moc truchleje...!

Nadeszły uroczyste święta Godów, obchodzone tradycyjnym zwyczajem w całej Polsce. Jednoczą się w serdecznem bratniem kole bliscy i dalecy, wielcy i mali.

Brać szoferska pozbawiona cały szereg lat łącznika, jakim jest pismo zawodowe, a zatem możności wyrażanie swych żali, bólów i radości — zdobyła się po raz pierwszy w r. 1927 na swe własne wydawnictwo.

Redakcja, kończąc pierwszy rok swej pracy - przesyła wszystkim Czytelnikom, Przyjaciołom i Tym, którzy nie szczędzili poparcia, życzenia:

„Wszystkiego najlepszego...“

Oby tak, jak wesoło dni świąteczne, upłynął Wam cały rok Boży. —. Rok, który, miejmy nadzieję, będzie jeszcze jednym wielkim krokiem naprzód w kierunku ugruntowania ładu, praworządności w Ojczyźnie, a także nadzieją lepszego jutra obywateli.

Redakcja.

Zarząd Z. Z. A. w Krakowie do swych Członków.

I znowu upływa rok życia organizacyjnego, a niejeden z członków zastanowi się może w czasie kilku wolnych chwil świątecznych nad celowością organizacji naszej, jej przyszłością i korzyściami, jakie organizacja członkom przynieść może.

To też Zarząd pospiesza choćby w krótkich słowach podać charakterystykę swej pracy, a mianowicie:

Stosunki, jakie zastaliśmy po naszym wyborze, nie były ani poprawne, ani umożliwiające ciągłość pracy, wobec czego należało zacząć niemal na nowo. Dołożono zatem starań, by w pierwszym rzędzie gospodarkę finansową doprowadzić do stanu wzorowego. Obecnie więc sprawy kasowości przedstawiają jasny i dokładny obraz gospodarki, księgi, kwity i alegata są dokładne, a bardzo korzystny rozwój Oddziału naszego pod względem finansowym stwierdziła Komisja kontrolująca. Śmiało też twierdzić możemy, że skończyły się czasy gospodarki z dnia na dzień.

Dalej przystąpiono do reorganizacji biura i takiego ułożenia pracy, by cele oddziału przewidziane statutem były rzeczywiście spełniane, a członkowie odnosili efektywne korzyści.

Dzisiaj każdy z członków może z całem zaufaniem w każdej sprawie zgłosić się do biura, gdzie otrzyma poradę we wszelkich sprawach zawodowych i gospodarczych.

Oprócz spraw poszczególnych członków, Zarząd interweniuje w kwestjach obejmujących interesa całych grup szoferów, jak np. szoferów Miejskiego Parku Samochodowego, którzy odbyli przy udziale tut. Zarządu zebranie, a wszelkie bolączki ich opracował Zarząd w wyczerpującym memorjale, przedładając go kompetentnym Władzom. W najbliższym czasie opracowany zostanie plan organizacyjny szoferów Województwa krakowskiego, a mianowicie utworzone zostaną pododdziały, o własnej autonomji z tem, że członków z prowincji zamierza tut. Zarząd objąć również opieką prawną, okoliczność ta musi jednak uledz pewnej zwłoce z uwagi na nowe przepisy całego postępowania sądowego w sprawach karnych, jakoteż kompetencji sądów, które w niedługim czasie mają być zmienione.

W toku organizacji znajduje się utworzenie Spółdzielni autobusowej z szerokim zakresem działania, np. założeniem własnego sklepu itp. — celem umożliwienia członkom lokaty swych funduszów i pracy — w własnych warsztatach pracy. W dniu 21 listopada br. odbyło się w tym celu zwołane walne zebranie zawodowych automobilistów, na którem jednogłośnie oświadczono się za utworzeniem takiej Spółdzielni i wybrano Komitet dla opracowania statutu.

W najbliższym czasie uruchomioną zostanie ponownie bibljoteka dla członków i zreorganizowane biuro pośrednictwa pracy.

Z numerem tym kończy Zarząd wydawanie miesięcznika „Szofer Krakowski“, albowiem na podstawie szeregu konferencji tut. Oddziału, Ko-

mitetu Redakcyjnego wraz z Zarządem Głównym w Warszawie postanowiono wydawać z dniem 1 stycznia 1929 nowe pismo, jako organ naczelny zawodowych automobilistów całej Rzeczypospolitej Polskiej. Doniosłość tego organu rzuca się odrazu w oczy, albowiem pismo to poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym wydawane w Krakowie będzie jednym wspólnym głosem obrony zawodowego automobilisty na całą Rzeczypospolitą Polską.

Ostatnio wprowadzono dla członków, którzy nie rozporządzają wolnym czasem dla załatwienia swych spraw wprost w Związku tę ulgę, że kooptowano do Zarządu w charakterze sekretarza tegoż P. Feliksa Głodowskiego, który upoważniony jest do pośredniczenia w rozmaitych sprawach między Zarządem a członkami, do inkasowania wkładek itp.

W końcu z głównych zadań Z. Z. A. to dążenie w kierunku polepszenia materjalnego bytu szofera jako pracownika najemnego. Warunki pracy i płacy, w jakich dzisiaj szofer się znajduje, nie odpowiadają zupełnie odpowiedzialności i uciążliwości pracy, jaką daje zawodowy automobilista pracodawcy.

To też zadanie to da się rozwiązać jedynie przy pomocy samych kierowców, którzy rozumiejąc swój własny interes do organizacji przystąpią, albowiem jedynie w potędze organizacji leży jej siła. Nie powinno być ani jednego kierowcy w całem Województwie, któryby do organizacji nie należał. Wówczas stworzy się jednolity front, a warunki pracy i płacy będzie dyktował Związek jako zastępca swego członka.

Tylko wówczas pracodawca widząc, że szofera broni potężna organizacja, nie ośmieli się szofera skrzywdzić, albowiem będzie pamiętał zawsze o tem, że skrzywdzenie jednego szofera pozbawić go może wogóle pozyskania jakiegokolwiek inego, albowiem organizacja każdego członka o miejscach nieodpowiednich ostrzeże.

Kończąc niniejsze ogólne sprawozdanie Zarząd Z. Z. A. w Krakowie przesyła wszystkim swym członkom życzenia:

„W E S O Ł Y C H Ś W I Ą T".

Zarząd Z. Z. A. w Krakowie

Jak szybko można zatrzymać samochód.

Badania przeprowadzone przez dr. F. A. Moss'a. 50 studentów i 24 szoferów użyto do tego eksperymentu. Kule rewolwerowe określały czas reakcji.

Jest to pytanie napozór proste, a jednak bardzo skomplikowane. Bo chociaż dobry system hamulców, działający zupełnie sprawnie, odgrywa dużą rolę w szybkim i efektownem zahamowaniu wozu, to jednak istnieje jeszcze inny czynnik, który jest nie mniej ważny — czynnik ludzki, a który nie jest wielkością stałą.

Specjaliści z Federalnego Biura Standaryzacji, inżynierowie oraz dr. F. A. Moss, znany psycholog z George Washington University, przeprowadzili cały szereg prób i doświadczeń nad kwestją szybkiego zahamowania samochodu, badając głównie czynnik ludzki.

Każdy kierowca, *jako istota ludzka, zmienna*, podlegająca tysiącom wpływów skomplikowanej cywilizacji, z natury rzeczy wychodzące poza wszelkie ramy standaryzacji, nie może być przedmiotem ścisłych i stałych określeń, gdyż zachowanie się jego w dwóch identycznych wypadkach może być zupełnie różne, podczas gdy aparat mechaniczny nowoczesnego samochodu w pewnych określonych warunkach reaguje zawsze jednakowo i dlatego wiadomo jest, jak zachowa się on w tych czy innych okolicznościach, czego z całą pewnością nie można powiedzieć o człowieku.

Jeżeli kierowca orjentuje się szybko *i mięśnie odpowiadają natychmiast*, to przy nowoczesnym systemie hamulców gwarancja bezpieczeństwa jest zupełna. Lecz jeśli kierowca zawaha się chociażby jakiś ułamek sekundy, a przez to spóźni się w użyciu hamulców, wówczas swój brak szybkiej decyzji może opłacić mniejszym lub większym wypadkiem.

Przeciąg czasu pomiędzy zaobserwowaniem konieczności akcji a użyciem hamulców nazywa się w języku specjalistów *„czasem reakcji"*.

Próby w celu określenia czasu reakcji *dr. Moss* przeprowadził w następujący sposób: do automobilu jadącego z pewną określoną szybkością przymocowano dwa rewolwery. Strzał z pierwszego rewolweru *był sygnałem natychmiastowego zahamowania wozu*. Z chwilą, gdy kierowca nacisnął pedał hamulców następował drugi strzał. Obydwa rewolwery były umieszczone w ten

sposób, że *kule pozostawiły ślad na jezdni*. Na podstawie czasu pomiędzy jednym strzałem a drugim, szybkości samochodu, oraz odległości pomiędzy śladami pozostawionemi przez kule na jezdni określa się czas reakcji kierowcy.

W ten sposób problem, jak szybko może kierowca zatrzymać samochód, został rozwiązany przez wyliczenia matematyczne i badania psychologiczne.

Dr. Moss *użył dla swego eksperymentu 50 studentów, 12 szoferów taksówkowych i 12 szoferów z taboru samochodowego Armji Amerykańskiej*. Wszyscy wymienieni poddani zostali próbom przy różnych szybkościach. Rezultaty wypadły różne. Ogólna przeciętna wyniosła nie wiele więcej niż pół sekundy. Najkrótszy czas reakcji wyniósł 0.31 sek., a najdłuższy — 1.02 sek.

Dr. Moss przypuszcza, że istnieje wielu kierowców, których czas reakcji dochodzi do 1.5 sek., a niekiedy nawet do 2 sek.

Przyjmując czas reakcji — 0.5 sek., *dr. Moss oblicza*, że jeżeli kierowca jedzie z szybkością 30 mil na godz. zaczyna hamować dopiero po przejechaniu 22 stóp. Natomiast kierowca z powolnym czasem reakcji np. 1.5 sek. przy tej samej szybkości zdąży przejechać 66 stóp, zanim zacznie hamować.

Z powyższych danych łatwo wywnioskować, że samochód z najlepszym systemem hamulców może być zahamowany dopiero po przejechaniu 50 stóp przy szybkości 20 mil na godzinę, jeżeli czas reakcji kierowcy wynosi 1.5 sek. Ustalenie określonego czasu reakcji dla poszczególnego kierowcy jest rzeczą niemożliwą, mimo to jednak standaryzacja czynnika ludzkiego w tym względzie jest tak samo ważna jak standaryzacja czynnika mechanicznego.

Z pośród badanych kierowców *największą różnicę* w czasie reakcji *wykazywali studenci*. Czas reakcji u szoferów taksówek wynosi przeciętnie 0.41 sek. Większość jednak z nich siedzi przy kierownicy od 8 do 14 godzin dziennie, z czego wynika, że praktyka i doświadczenie odgrywają w tym względzie dużą rolę. Dr. Moss utrzymuje, że jeśli poszczególny kierowca potrafi w ciągu dwóch lat skrócić swój czas reakcji z 0.75 do 0.56 sek., to bezpieczeństwo na drogach publicznych znacznie wzrośnie. *Autolot.*

Dr. F. W.

Na czwartej przekładni.

Naprzód w przestrzeń bezkresną, zdala od życia przyziemnego, wlokącego się żółwim krokiem, aby tam w dali na skrzydłach sokolich pruć odległe przestrzenie, ujarzmiać i pokonywać niezwyciężony dotychczas Czas, by wolno sypiącym się piaskiem swej klepsydry nie hamował szybkości naszych ruchów.

Ruch nasz musi być lotny jak myśl, jak piorun, co prędzej uderza, niż błyska, nie może nam w niczem przypominać ślimaczych pełzań życia ziemskiego. I oto przed nami urzeczywistniona myśl, oto przed nami wyrzeźbione w kształtach pragnienie, potężny wóz błyszczący wypolerowanym cielskiem, toczący się wprawdzie po ziemskich przydrożach, ale o Ikarowych marzeniach wzlotu — co najmniej stu kilometrów na godzinę.

Przed nami przypadłszy do ziemi, płaszczy się w kornym pokłonie wstęga drogi zalotnie skąpana w złotych blaskach letniego słońca, aby za chwilę biec przed nami chyżemi kroki, nigdy nie pozwalając się wyprzedzić. Powiedzie nas wśród pól „Pana Tadeuszowych”, wyzłacanych pszenicą, posrebrzanych żytem”, aby wkrótce skryć się w cienistych jarach lub przewijać się tanecznym krokiem wśród poważnych i omszałych borów. Radość życia rozpiera płuca naszego wozu. Napełniony zbiornik wlewa czarodziejski płyn ciągłą strugą w nienasycone gardło motoru, aby zatętniwszy w jego tętnicach rytmem życia, wzrastającą szybkością ruchu ukoił nie zaspokojone pragnienie pędu. Wpatrzeni nieruchliwem okiem w ostrze skazówki licznika szybkości z radością

Tryptyki i Carnet de Passages.

Każdy samochód, który ma wyjechać za granicę państwa, musi posiadać, jakoby paszport, który nazwano tryptykiem lub Carnet'em de Passages. Dokumenty te wystawiają tylko automobilkluby w Warszawie, Krakowie, Lwowie i Poznaniu.

Tryptyk jest to formularz, wystawiony przez dane państwo, do którego ma wyjechać samochód, a składa się ten formularz z pięciu arkuszów, oznaczonych rzymskiemi liczbami. Arkusz I, II i III tworzy zasadniczy dokument i dlatego nazwano go tryptykiem, gdyż z trzech części się składa, reszta IV i V karta dokumentu, pozostają potwierdzone przez właściciela samochodu, na którego zarejestrowany jest samochód, a które pozostają w danym klubie automobilowym. Klub zaś wysyła kartę V do automobilklubu tego państwa, na które tryptyk został wystawiony. Tryptyk, na którym potwierdzane są przejazdy przez granicę, ważny jest na cały rok od daty wystawienia. Na tryptyku musi być uwidoczniony ostateczny wyjazd z zagranicy, a temsamem wjazd do państwa, w którym wystawiono tryptyk.

Tryptyk musi być oddany w klubie automobilowym, w którym wystawiono go, w przepisanym czasie, t. j. najdalej 7 dni po wygaśnięciu terminu ważności, w przeciwnym razie klub automobilowy nakłada karę konwencjonalną na właściciela tryptyku w wysokości około zł. 15.— dziennej zwłoki.

Jak z tego wynika, są to wielkie koszta; dlatego należy bardzo pilnować tego dokumentu i mieć go w należytym zawsze porządku.

Tryptyków nie prolonguje się — jedynie można uzyskać bez żadnych trudności nowy — płacąc koszta, jakie obowiązują, a które ustanawia automobilklub.

Carnet de Passages, czyli książeczka z przepustkami granicznymi — różni się zasadniczo tem od tryptyku, że na podstawie tryptyku można przekraczać granicę w przeciągu roku t. j. w terminie ważności tryptyku, dowolną ilość razy, ale to tylko w stosunku do danego państwa, na które został wystawiony tryptyk.

Książeczka z przepustkami granicznemi jest ważną tak samo na cały rok od daty wystawienia, jakoteż na wszystkie kraje Europy, z tem jednak, że zasadniczo posiada 40 przepustek t. j. 40 przejazdów przez dowolne granice. Książeczka musi posiadać tak samo potwierdzony przez urząd celny ostateczny wyjazd z zagranicy.

Co do zwrotu książeczki, obowiązują te same przepisy, jakie postanowione są dla trypty-

---

ściskającą za gardło, wchłaniać będziemy wzmagającą się szybkość. O uszy tłuc się będzie poświst wichrowy przecinanego przez nas powietrza, ręka chwytem ujarzamiającym, a jednak pieszczotliwym, panować będzie nad kierunkiem i trzymać na uwięzi rozpętane furje przestrzeni, pragnące zgasić mściwemi dłońmi iskrę porywu naszego rumaka.

Tętni w naszym stalowym organiźmie potęga lotnego życia, kołacze się rozumny duch. Nieznaczny ruch naszej dłoni a organizm ten na pozór martwy, jak za czarodziejskiem dotknięciem przemieni się w pocisk gorejący. Rozkazy nasze zmuszą motor do szalonych obrotów, siła życia zadrga w nim stu konną potęgą motoru, zahuczą potężnym skowytem tłoki, a zjadliwym sykiem zwiastują swe istnienie iskrotwórcze świece. Zwolniony z hamujących więzów wóz nasz nabrawszy powietrza w potężne płuca, rzuci się w przestrzeń, jakgdyby oddawna przyczajony do skoku pocisk z potwornej wypuszczony katapulty.

I mijać będą godziny za godzinami, a dwa nasze organizmy złączone w całość ze sobą, żelazny i cielesny — iść będą w zawody z czasem i przestrzenią. Tylko nogi, oplatając hamulcem jego potężne muskuły, czuwać będą nad zbytniemi zapędami i regulować będą oddech płuc jego i tętno jego serca, aby rozpędziwszy się nadmiernie, nie wyleciał w powietrze, hen daleko ku słońcu, z powrotem ku kuźni Hefajstosa, w której go może ręce kulawego boga stworzyły i w świat wyrzuciły.

Potężną jest siła naszego wozu, zezwalająca bez skrzydeł unosić się nad zielonemi łąkami i łanami soczystego zboża, lub przecinać ciemną ścianę borów i biec w przestrzeń napełnioną zapachem letniego dnia. Pod nogami drżą hamulce a trzymająca kierownicę dłoń poczuje każdy

ków. Właściciel samochodu może uzyskać tą ilość tryptyków, do jakich krajów się udaje. Jednak to byłyby za wielkie koszta, wobec czego zastąpiono te, książeczką z przepustkami granicznemi. Na numerach próbnych, za granicę wyjeżdżać nie można — albowiem klub automobilowy nie wystawi danego dokumentu, a który zawsze żąda karty rejestracyjnej tego samochodu, który ma się udać za granicę.

W każdym jednak wypadku wyczerpujących informacji co do tryptyków i Carnet'ów udziela Sekretarjat Klubu Automobilowego.

Koledzy! zasilajcie fundusz prasowy

ruch, każdy skok kół wywołany nierównością drogi. Ucho łowić będzie wybuchy motoru a my płynąć będziemy w dal, krająć niezmierzone przestrzenie i wyprzedzać niepokonany czas stoma kilometrami na godzinę. Chwilami może zdać się nam, że potężny motor świata toczy się z zawrotną szybkością w krainę wieczności.

Nadchodzi wieczór, długie i oślepiające snopy świateł reflektorów zamiatają niebiosa, szukając drogi wśród łąk spowitych mglistemi oparami. W blaskach błyszczących reflektorów tańczą w orszakach weselnych ćmy nocne, ostatni lekkomyślny taniec życia. Nie straszy nas kir nocy, wróg szybkiego ruchu — pokonamy jego podstępne sidła, jak pokonaliśmy chytre podstępy czasu. Myśl nasza biegnie wolna — daleko w przeszłość minioną, wskrzeszając z powrotem śpiące snem spokojnym dawne wspomnienia, może smutne, może radosne. Nić życia nanizaną jest różnemi paciorkami, różnobarwny sznur doznanych i przeżytych wstrząsów i radości, które teraz wydobyte z cienia zapomnienia, błyszczą przed nami w opalowych mglistych powłokach, wznoszących się z łąk i pól. Za noc marzeń, za noc wskrzeszonych po raz wtóry przeżytych chwil minionych oddamy bez żalu wygodny odpoczynek. Sto kilometrów na czwartej przekładni przeniesie nas w wolną krainę ułudy, zniweczy choć na krótką chwilę posępny cień trosk i zawodów doznanych, codziennych walk i trudów życiowych, a ukaże nam świat nowy w blaskach żywej krasy, nieznający kresów czasu, przestrzeni, i więzów niemożliwości, jakie nakłada na nas nieugięte życie.

O boska siło czwartej przekładni, daj nam sto kilometrowe zapomnienie i prowadź nas w krainę czarów, na rubieże fantazji i rzeczywistości i pozwól śnić legendę nowego życia.

Koledzy!

Oddajemy dziś do Waszych rąk ostatni numer „Szofera Krakowskiego“.

Od Nowego Roku „Szofer Krakowski“ staje się organem ogólno-polskiej Organizacji Szoferów i będzie wychodził pod nazwą „Automobilista Zawodowy“.

Oddział nasz Krakowski doczekał się tej zaszczytnej chwili swej działalności, że piswo Jego o charakterze lokalnym, wojewódzkim — staje się pismem wszystkich oddziałów Z. Z. A., znajdujących się na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Na zasadzie uchwały ostatniego nowego Kongresu postanowiono wydawać „Automobilistę Zawodowego“ począwszy od 1 stycznia 1929, jako organ zawodowy, fachowy Z. Z. A. w Polsce.

Ponieważ na terytorjum jednego jedynego, doskonale zorganizowanego, Województwa Krakowskiego względnie Krakowskiego Oddziału Z. Z. A., już od roku wychodzi wzorowo wydawane pismo, przeto Kongres polecił Zarządowi Głównemu Z. Z. A. w Warszawie podjęcie rokowań z oddziałem Krakowskim, celem uzyskania porozumienia, na zasadzie którego „Szofer Krakowski“ mógłby się stać organem ogólno-polskiej Organizacji Szoferów.

Pertraktacje te trwały około 2 miesiące, a brali w nich udział oprócz naszego syndyka, członków naszej redakcji i nowego okręgowego Zarządu, także Prezes Centrali kol. Zawadzki i przewodniczący okręgu Katowickiego kol. Adamczyk.

Pertraktacje te doprowadziły ostatecznie do rezultatu, przyczem Zarząd Główny okazał zrozumienie dla warunków stawianych przez nasze krakowskie organa i lojalnie je uznał z jednej strony, a z drugiej nasz krakowski Zarząd, w imię idei solidarności zawodowej, w imię ofiarności na rzecz Koleżeńskiego ogółu, uczynił wszystko, by, zabezpieczając los tak świetnie rozwijającego się pisma zawodowego, a przecież pismo to uczynić własnością wszystkich zawodowych szoferów w całej Polsce, uczynić trybunę o charakterze ogólno-organizacyjnym, ogólno-fachowym i ogólno-zawodowym.

W myśl układu zawartego w listopadzie w Krakowie „Automobilista Zawodòwy“ będzie nadal wychodził w Krakowie, obecny skład redakcji, dzięki której pismo stanęło na wysokim i przez ogół uznawanym poziomie, pozostanie ten sam, a kooptowani zostaną do tego składu nowi członkowie-reprezentanci innych oddziałów i centrali.

Dotychczasowy majątek pisma odprowadzony zostanie do kasy Z. Z. A. w Krakowie i stanowić będzie jego wyłączną własność — a od 1 stycznia prowadzona będzie nowa buchalterja i rachunkowość, dostosowane do zmienionych warunków wydawniczych.

Mamy nadzieję, że Koledzy, którzy rozumieją ideę zawodowej solidarności, że Koledzy zwłaszcza krakowscy, którzy rozumieją, że skoro Kongres uchwalił konieczność wydawania organu centralnego, nie wolno nam było bawić się w partykularyzm i być głuchym na nakazy ogólne — że Koledzy Ci uznają nasze stanowisko, i przyznają, żeśmy dobrze zrobili, oddając naszego ukochanego „Szofera Krakowskiego“ do dyspozycji wszystkich naszych zorganizowanych Kolegów.

Żegnając się z Wami w imię dobra sprawy, dziękujemy Wam, Kochani zorganizowani Koledzy, za okazywaną nam wielokrotnie pomoc, życzliwość, uznanie i poparcie.

Koledzy! kupujcie u firm, które nas popierają!

Ogólne instrukcje smarowania samochodów.

Każdy samochód wymaga co pewien czas regulacji niektórych organów. Prócz tego rzeczą niezmiernie ważną jest zapewnienie smarowania wszelkich części w ruchu. Celem orjentacji, podajemy tu specjalne instrukcje systematycznego smarowania i pielęgnacji:

Po pierwszych 400 klm. przy wozie nowym. Dokręć śruby, któremi głowica cylindrów przymocowana jest do dolnej części bloku cylindrów.

Po pierwszych 800 klm. Wypuść starą oliwę ze skrzynki biegów i tylnego mostu, przemyj je naftą i napełnij z powrotem świeżę oliwą. Wypuść starą oliwę z karteru i sprzęgła, n i e p r z e m y w a j t y c h c z ę ś c i n a f t ą, jedynie napełnij świeżą oliwą. Sprawdź grę między popychaczami i trzonkami zaworów i wyreguluj w razie stwierdzenia „rozregulowanych“ popychaczy.

Po każdych 400 klm. Sprawdź poziom oliwy w karterze, sprzęgle, skrzynce przekładniowej i tylnym moście, dopełnij, jeśli trzeba.

Po każdych 800 klm. Sprawdź, czy nakrętki na piastach kół są dokręcone.

Po każdych 1600 klm. Wypuść oliwę i osusz motor, sprzęgło, skrzynkę przekładniową i tylny most. Napełnij świeżym smarem. Naoliw magneto: 3 krople do każdego otworu oliwnego. Naoliw amortyzatory.

Po każdych 8000 klm. Dodaj $^1/_4$ litra oliwy do dyferencjału.

Co miesiąc. Zdejmij wszystkie cztery koła, wyczyść, nasmaruj tłuszczem, załóż z powrotem, naoliwiając nieco mutry na piaście. Zapobiega to rdzewieniu kół, co powoduje trudności przy zdejmowaniu ich. Wypełnij kapsle na piastach rzadkim smarem. Wyczyść filtr benzynowy i przewód benzynowy. Sprawdź grę między popychaczami i trzonkami zaworów. Sprawdź odległości międzykontaktowe świec, upewnij się, że nie są zbyt wielkie. Powinny być równe 0.5 mm.

Co 6 miesięcy. Zbadaj zawory i gniazda zaworów. Wyskrob osad węglowy na tłokach i głowicy błoku cylindrowego. Odejmij karter i przeczyść pompkę oliwiącą i filtr oliwny.

Co tydzień. Naoliw urządzenia sterownicze. Sprawdź poziom oliwy w maszynie. Naoliw smarownicą wszelkie specjalnie na ten cel przystosowane niple z otworami. Są one porozmieszczane zazwyczaj w następujący sposób: 14 na bolcach resorowych, 2 na bolcach szenkli przednich przednich kół, 2 na bolcach drążków kierowniczych 1 na gnieździe ślimaka kierowniczego, 2 na gniazdach tylnych resorów, 8 na łożyskach drążków hamulcowych, 1 na kardanie, 1 na pośredniej osi hamulcowej, 2 na wiatraczku, 1 na drążku łącznikowym mechanizmu kierowniczego, który oliwi obydwa przeguby, 1 na napędzie do wskaźnika szybkości, 4 na amortyzatorach, co czyni razem około 40 sztuk.

Sprawdź, czy radjator jest napełniony wodą. Poziom wody nie powinien być zbyt nisko, aby otwór rury odpływowej był całkowicie pokryty wodą. Jeśli poziom wody jest zbyt nisko, krążenie wody (termosyfon) jest uniemożliwione. To może spowodować zatarcie tłoków.

Kronika.

Walny Zjazd automob. w Warszawie.

W czasie ubiegłych dni świątecznych obradowało walne zgromadzenie Automobilklubu Polski. Było ono niezwykle licznie obesłane, albowiem w zebraniu uczestniczyli także delegaci klubów prowincjonalnych, a m. in. Krakowskiego, Małopolskiego, Wielkopolskiego, Śląskiego, Łódzkiego i Wileńskiego. Tytuł mistrza na rok 1928 przyznano inż. Liefeldtowi.

Na zebraniu zostały wygłoszone referaty, z których na uwagę zasługuje referat prezesa komisji sportowej A. P., p. Regulskiego: „O sporcie i turystyce automobilowej“ i w wyniku dyskusji uchwalono założyć przy A. P. Biuro turystyczne. Bardzo ciekawym był referat p. Morstina: „O sprawie drogowej i dyscyplinie ruchu kołowego“.

Terminy wielkich zawodów przyszłorocznych.

Międzynarodowa Komisja Sportowa, na posiedzeniu odbytem w Paryżu w dniu 12 września,

ustaliła daty wielkich wyścigów roku 1929. Rozegrane one będą w następujących terminach: 30 czerwca Wielka Nagroda Francji, 7 lipca Wielka Nagroda Belgji, 14 lipca Wielka Nagroda Niemiec, 31 lipca Wielka Nagroda Hiszpanji, 17 sierpnia Wielka Nagroda Anglji i 8 września Wielka Nagroda Włoch.

Nowy znak na drogach tranzyt. „T".

Automobilklub Polski zwrócił się do Ministerjum Robót Publicznych z prośbą o umieszczenie na skrzyżowaniach polskich dróg tranzytowych z innemi dodatkowych znaków orjentacyjnych.

Wystąpienie swe Automobilklub motywuje tą okolicznością, iż automobiliści zagraniczni, przejeżdżający przez terytorjum polskie drogami tranzytowemi, często mylili kierunek, zjeżdżając z dróg tranzytowych.

Przychylając się do tej prośby Ministerjum Robót Publicznych poleciło właściwym urzędom wojewódzkim, by w terminie do dn. 1 listopada umieszczono na istniejących drogowskazach na skrzyżowaniu dróg tranzytowych z innemi oraz na drogowskazach przy wyjeździe z osiedli dodatkowo tabliczki prostokątne z wypisaną literą T.

Wymiary i cechy tych tabliczek są następujące:

Wysokość 30 cm., szerokość 20 cm., litera T (drukowana) wysokości 20 cm., szerokości 16 cm. na białem tle koloru ciemno-niebieskiego.

Oprócz tabliczki z literą **T** na wszystkich drogowskazach dróg tranzytowych na skrajnych drogowskazach tych dróg (t. j. ostatnich od granicy Rzeczypospolitej) będą umieszczone obok polskich również nazwy w języku niemieckim wskazującym nazwy najbliższej miejscowości granicznej, leżącej na terytorjum niemieckiem.

Koledzy! rozpowszechniajcie nasze pismo!

Z życia Związku.

Reorganizacja Oddziału we Lwowie.

Jak Szanownym członkom wiadomo, Oddział Lwowski, posiadający dawniej silną organizację zawodową — prawie od dwu lat był nieczynny z powodu utworzenia Kooperatywy dorożek samochodowych. Fakt ten bardzo przykry, spowodowany został pomieszaniem pojęć i różnic, jakie zachodzą między zadaniami organizacji zawodowej a Kooperatywą. Zapomnieli odpowiedzialni kierownicy ówczesnego Zarządu Związku, że obok Kooperatywy winien istnieć nadal Oddział, którego cele są zupełnie inne, aniżeli zadania Kooperatywy. Stało się jednak. Oddział został rozwiązany, a zawiązaną Kooperatywa.

Dopiero po dwu latach takiego stanu doszli szoferzy, zastanawiający się poważnie nad zagadnieniem organizacji, że taki stan rzeczy krzywdzi niesłychanie kierowców, obniża powagę ich, a nadto nie jest nadal do utrzymania wobec coraz silniejszego organizowania się oddziałów w całej Rzeczypospolitej Polskiej.

To też dzięki inicjatywie kilku jednostek, powołano komitet organizacyjny, nowo zawiązać się mającego Oddziału i zwołano na dzień 26 listopada b. r. Walne zgromadzenie w sali Rady Związków Zawodowych.

O zainteresowaniu świadczyła ilość przybyłych szoferów w ilości 100 osób.

Zebranie otworzył imieniem R. Z. Z. Prezes p. Laskowski o godzinie 8-ej wieczorem, przedstawiając obecnym Prezesa Z. Z. A. w Warszawie p. Edwarda Zawadzkiego oraz podając cel zebrania.

Wygłoszono szereg referatów dotyczących żywotnych zagadnień szofera, poczem wybrano Komisję matkę, która przedstawiła kandydatów do Zarządu.

Wybranymi zostali:

1. Koczan Bronisław, przewodniczący.
2. Wolański Józef, zastępca przewodn.,
3. Czarnik Joachim, sekretarz,
4. Miler Karol, skarbnik,
5. Kruszyna Zygmunt,
6. Lewicki Kazimierz,
7. Skulski Roman.

Komisja Rewizyjna:

1. Moroz Michał,
2. Woźniak Józef,
3. Konarzyński Wiktor.

Sąd Polubowny:

1. Wołyk Karol,
2. Szerda Władysław,
3. Buć Roman.

Zebranie zakończyło się o godz. 11 wieczorem.

W ten sposób powstał na nowo Oddział Lwowski, który miejmy nadzieję, pracę swą będzie energicznie rozwijać, a luki i braki spowodowane 2-letnim zastojem, uzupełni.

Zarząd Z. Z. A. w Krakowie wita z prawdziwym zadowoleniem ponowne zawiązanie Oddziału we Lwowie, ukonstytuowanie się Zarządu i życząc mu w pracy skutecznych wyników.

Niechaj już raz zrozumią kierowcy zawodowi, że przyszłość ich leży wyłącznie w poczuciu silnej organizacji, do której wszyscy bez wyjątku co rychlej zapisać się powinni.

Zebranie ogólne członków Oddziału w Częstochowie.

W dniu 6 listopada z obecności 30 członków odbyło się zebranie ogólne pod przewodnictwem kol. Gongały.

Sekretarzował kol. Sobczak.

Na wstępie kolega Gongała zakomunikował, iż dotychczasowy Zarząd podał się do dymisji i należy wybrać nowy. Przystąpiono do głosowania tajnego za pomocą kartek.

Wynik następujący: na przewodniczącego wybrano kol. Gongałę 20-tu głosami.

Na wice-przewodniczącego wybrano kol. Kossowskiego 22 głosami, na skarbnika — kol. Ślaskiego 17 głosami.

Na sekretarza wybrano nadal jednogłośnie kol. Jasińskiego przez podniesienie ręki.

Do komisji rewizyjnej: na Przewodniczącego Komisji wybrany został kol. Smela, na członków kol. kol. Biały i Smołucha.

Do Sądu koleżeńskiego wybrani zostali: Przewodniczący kol. Miller, sekretarz Zając Jan, członek Sobczak, Kłys, Niekrasz.

W wolnych wnioskach kol. Smela krytykował poprzedni Zarząd.

Kol. Błaszczyk zarzuca Związkowi, a szczególnie sekretarzowi robienie zamętu w Związku.

W odpowiedzi kol. Jasiński oznajmił, że kol. Błaszczyk wyrażał się w ubliżający sposób pod adresem Związku i agitował członków, aby nie należeli do Związku, za co został przez Zarząd poprzedni i ogólne zebranie usunięty ze Związku.

Wykaz Oddziałów Zaw. Związku Automob. Rzeczypospolitej Polskiej.

1 Oddział Warszawa, ul. Świętokrzyska 35.
2 „ Kraków, Plac Matejki 4.
3 „ Poznań Dąbrowskiego 42.
4 „ i sekretarjat Okręgowy w Katowicach (6 Oddziałów), ul. Marjacka 3.
5 „ Łódź, ul. Narutowicza 50.
6 „ Lwów, ul. Ossolińskich 8
7 „ Wilno, ul. Jagielońska 3.
8 „ Częstochowa, Kopernika 5.
9 „ Kielce, ul. Orla 4.
10 „ Kalisz, ul. Józefińska 8.
11 „ Rzeszów, Głogów koło Rzeszowa, Ozóg J.
12 „ Piotrków, Tryb. ul. Jagiellonów 4.
13 „ Włocławek, Kościuszki 6, Kl. Rada Związków zawodowych, Bettman.

KOMUNIKATY.

Kalendarz kierowcy samochodowego na r. 1929.

Redakcja nasza przystąpiła do wydawnictwa pierwszego kalendarza kierowcy samochodowego na rok 1929.

Kalendarz ten formatu kieszonkowego, obejmujący około 200 stron druku, zawierać będzie w swej części ogólnej: kalendarzyk historyczny, początek astronomiczny pór roku, dziennik dochodów i rozchodów, najważniejsze zapiski, wyciąg połączeń telefonicznych, taryfę pocztową i telegraficzną, opłaty stemplowe i wekslowe, tabele do obliczania procentów, miary i wagi, wykaz urzędów wojewódzkich i starostw, wykaz władz

w Warszawie, daty statystyczne państwa polskiego, wykaz państw europejskich z zapodaniem obszaru i zaludnienia. wykaz największych miast na świecie z zapodaniem ilości mieszkańców. — Najważniejsze daty z historji polskiej, poradnik lekarski i pierwsza pomoc w nagłych wypadkach oraz wskazówki. co czynić należy w razie wypadku samochodowego. — Dział drugi informacyjno-samochodowy zawierać będzie: Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, pouczenie o tryptykach, wykaz klubów automobilowych i związków motocyklowych, wykaz związków zawodowych, związków właścicieli dorożek samochodowych i właścicieli autobusów. — Znaki przynależności państwowej dla samochodów i motocykli, znaki rejestracyjne wozów według województw, tabela kilometrów i t. p.

Dział III-ci, techniczny, jest bardzo bogato wyposażony w cały szereg tabel pomocniczych, jak tablice zamiany miar i wag obcych na nasze i odwrotnie, tablice, służące do określenia szybkości jazdy samochodu, tablice strat siły na tarcie w silniku — tablice zamarzania różnych rozczynów dla chłodnic, tablice ciężarów gatunkowych różnych płynów, tablice materjałów pędnych, tablice ciśnień w komorach sprężania przy różnych ich objętościach. tablice zużycia materjałów pędnych. — Smary i ich własności i sposoby badania, tabele smarowania podwozia samochodowego oraz wskazówki smarowania motocykli.

Wykaz materjałów używanych do budowy samochodów. Kilka uwag o lutowaniu oraz temperatury topl. stopów i lutów miękkich. — Określenie mocy silnika, kolejność pracy silników wielocylindrowych. — Tablica zamiany koni parowych na angielskie i kilowatów na konia. — Naprawa gum. wulkanizacja elektrolityczna. Tabele określenia temperatury nagrzanego żelaza lub stali według koloru tychże, tablica kolorów powierzchni stali przy odpuszczaniu. — Spis główniejszych marek samochodowych. Tablica do przeliczenia spadków drogi, wyrażonych w procentach na stopnie i odwrotnie, tablica zamiany pneumatyków amerykańskich na europejskie i odwrotnie, tablica zamienności gum samochodowych itp.

Jak z powyższego. pobieżnie zrobionego zestawienia widać, staraliśmy się kalendarzyk ten wyposażyć w możliwie wszystkie tabelki i wiadomości, potrzebne automobiliście i przekonani jesteśmy, że Czytelnicy nasi niejednokrotnie znajdą w nim potrzebne wiadomości.

Kalendarzyk ten pięknie oprawny w trwałą płócienną oprawę, wydajemy w ograniczonej ilości egzemplarzy, wobec czego radzimy naszym Czytelnikom już teraz zamawiać kalendarze kierowcy samochodowego w Redakcji naszej przy ul. Czystej 5.

Podajemy do wiadomości P. T. Czytelnikom, że opóźnienie 10-go numeru „Szofera Krakowskiego“ spowodowane zostało przemienieniem tegoż pisma na organ centralny, który wyjdzie z dniem 1 stycznia 1929 r., pod nazwą: „Automobilista Zawodowy“.

Podziękowanie.

Z. Z. A. składa niniejszem podziękowanie WP. Inż. Gostyńskiemu za złożenie kwoty 50 zł. na samopomoc koleżeńską.

Bibljoteka. Celem uruchomienia bibljoteki przeprowadza Zarząd inwentaryzajcę wszystkich książek.

Uprasza się członków, by w najkrótszym czasie oddali wypożyczone książki, jak niemniej ofiarowali na cele bibljoteki tut. Oddziału ewentualnie zbyteczne dla siebie książki.

Prenumerata miesięcznika „Szofer Krakowski. Z uwagi na zakończenie wydawnictwa dotychczasowego miesięcznika „Szofer Krakowski“ i przekształcenia go z dniem 1 stycznia 1929 r. na organ naczelny, uprasza się członków zalegających z prenumeratą o konieczne wyrównanie tejże najdalej do dnia 31 grudnia 1928 r.

Zabawa karnawałowa. W myśl tradycyjnego zwyczaju Oddział urządza w pierwszych miesiącach r. 1929 zabawę karnawałową, a bliższe szczegóły podane zostaną do wiadomości członków w najbliższym numerze nowego organu a następnie afiszami.

Rejestracja szoferów. Od Nowego Roku Min. Robót Publicznych urządziło ogólną rejestrację szoferów w całej Polsce. Rejestracja ta będzie prowadzona w Min. Robót Publicznych. Celem jej jest uniemożliwienie szoferom, którym zabroniono prawa jazdy w jednym województwie, przeniesienie się do innego województwa i prowadzenie wozów na zasadzie zakwestjonowanych licencji.

Zebranie kierowców M. Parku samochodowego. Onegdaj odbyło się zebranie wszystkich

szoferów Miejskiego Parku samochodowego w Krakowie. Na zebraniu tym omówiono wszystkie postulaty tychże, poczem opracowany memorjał przedłożyła delegacja kompetentnym czynnikom.

Uroczystość św. Mikołaja. W dniu 6 grudnia odbyła się w lokalu Związku uroczystość św. Mikołaja. Na uroczystość przybyło wielu członków z swą dziatwą, która obdarowana przez sędziwego staruszka św. Mikołaja z zadowoleniem opuszczała lokal.

Opłatek. Zarząd tut. Oddziału zamierza urządzić opłatek dla swych członków wraz z rodzinami, w przekonaniu, że opłatek będzie okazją spędzenia miłych chwili w nastroju familijnym braci szoferskiej.

Członkowie pragnący wziąć udział zechcą zgłosić się w kancelarji Oddziału, gdzie otrzymają bliższe informacje.

Sprawa sekretarza. Z powodu braku czasu na pełnienie czynności sekretarskich przez wybranego w tym celu członka — dawał się odczuć brak sekretarza. Celem uchylenia tego stanu rzeczy, niekorzystnego dla członków, kooptowano do Zarządu kol. Feliksa Głodowskiego w charakterze sekretarza. Kol. Głodowski będzie pośredniczył między Zarządem a tymi członkami, którzy nie mają czasu z powodu zajęć na częste przybywanie do lokalu, jakoteż zajmować się będzie inkasem wkładek. — Zarząd wyraża nadzieję, że innowację tą przyjmą członkowie chętnie do wiadomości.

Echa zgonu śp. Jana Sztajna. Tegoroczna naukowa wyprawa bałkańska pociągnęła za sobą dwie ofiary życia ludzkiego. Pierwszą z nich był prof. U. J. śp. Sawicki, drugą zaś to nieodłączny jego towarzysz wszystkich wypraw naukowych śp. Jan Sztajn. Śmierć śp. Jana Sztajna, to nie zwykły codzienny wypadek zgonu życia ludzkiego. Śmierć Jego, to poświęcenie swej wiedzy zawodowej dla wiedzy i nauki polskiej, albowiem nie żadne względy finansowe zdecydowały o jego udziale w wyprawie, lecz chęć przysłużenia się nauce polskiej. To też zmarły tragicznie nie bacząc na swe obowiązki rodzinne, usłuchał wezwania śp. prof. Sawickiego, wziął udział w wyprawie jako kierowca samochodowy i zginął na obczyźnie zdala od swych najbliższych.

Ciało zmarłego pochowano na cmentarzu w Czerniowcach.

Żona śp. Jana Sztajna zwróciła się do tutejszego Oddziału z prośbą o pomoc w sprowadzeniu drogich jej zwłok śp. męża do Krakowa.

Zarząd tut. Oddziału pomny na swe obowiązki wobec zmarłego, jako wzorowego członka, doceniając zasługi jakie niewątpliwie zmarły oddał również nauce polskiej, a zawodowi szoferskiemu przyniósł chlubę — niestety ofiarą życia przypłaconą — uchwalił sprowadzić zwłoki śp. Jana Sztajna na własny koszt, a na cmentarzu krakowskim wybudować pomnik.

Ponieważ sprowadzenie zwłok, wybudowanie pomnika i urządzenie manifestacyjnego pogrzebu pociągną za sobą *znaczne koszta*, a żądanie jakiejkolwiek kwoty na ten cel od pozostałej wdowy bez żadnego zabezpieczenia — jest wykluczone, przeto Zarząd apeluje usilnie do członków i osób nam życzliwych, jakoteż uznających zasługi zmarłego śp. Jana Sztajna, by na powyższy cel raczyli jak najrychlej składać dobrowolne kwoty pieniężne.

Pieniądze uprasza się składać wprost w kancelarji tut. Oddziału w Krakowie, Plac Matejki 4, w godzinach od 10—1 przedpoł. i od 7 do 9-ej wieczorem, lub w Redakcji Pisma w Krakowie, ul. Czysta 5.

Zarząd Zaw. Związku Autom. oddział w Krakowie zawiadamia P. T. właścicieli samochodów, że rozporządza zawsze pewną ilością zdolnych szoferów, mechaników, ślusarzy i monterów. W nadziei, że P. T. właściciele samochodów zechcą korzystać z naszych usług — zwracamy się z gorącym apelem, o zgłaszanie wszelkich wolnych posad do naszego biura pośrednictwa pracy przy Związku, Pl. Matejki 4, oraz o przyjmowanie poleconych przez nas szoferów na samochody.

Biuro pośrednictwa pracy.

Przypomina się członkom-szoferom i P. T. właścicielom samochodów, że w dalszym ciągu czynne jest przy Związku biuro pośrednictwa pracy pod fachowem kierownictwem. Rejestracja bezrobotnych szoferów odbywa się codziennie od godz. 7—9 wieczór — w tym czasie można również zgłaszać w Sekretarjacie wolne posady.

Zarząd Zaw. Związku Automobilistów, oddział w Krakowie — zawiadamia, że Sekretarjat czynny jest w dnie powszednie od godz. 10—1-ej przedpoł. i od 7—9 wiecz., zaś w niedziele i święta od godz. 10.30—12 w południe we własnym lokalu Pl. Matejki 4, gdzie udziela się w każdym wypadku porad prawnych i fachowych.

Zarząd Z. Z. A. prosi wszystkich członków o podanie każdorazowej zmiany adresu, aby wszelkie zawiadomienia i przesyłki skierowywać pod właściwym adresem.

Przypomina się członkom, że w myśl regulaminu Z. Z. A., członkowie zalegający z 3 wkładkami tracą prawo korzystania z bezpłatnej pomocy prawnej, której udziela Syndyk Związku Dr. Tomasz Aschenbrenner.

Odnośny punkt regulaminu będzie jak najściślej przestrzegany, gdyż zdarza się niejednokrotnie, że członkowie dopiero po wypadku zgłaszają się do Związku, celem wyrównania zaległych wkładek, aby mogli korzystać następnie z obrony prawnej.

Aby zatem uniknąć niemiłych konsekwencji, uprasza się członków o niezwłoczne wyrównanie zaległych wkładek, oraz o regularne opłacanie ich na przyszłość.

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

Łańcuch prasowy.

WP. *Inż. Marjan Nanowski* składa na fundusz prasowy 10 zł. na wezwanie WPana *Dyr. Zarzeckiego,* a poprzednio złożył 20 zł., i wzywa WP. *Dyr. Zarzeckiego* do wyrównania przez Niego złożonej kwoty do zł. 30.

Ponadto na fundusz prasowy złożyli:

Józef Palczan	zł. 1.—
Michał Rudnicki	„ 1.—
Józef Palusiński	„ 2.—
Mieczysł. Wierzbicki	„ 2.—
Franciszek Teczek	„ 2.—

i kolega Ernest Wideł składa zł. 5.— i wzywa kol. Leopolda Drapałę i kol. Rosia Jana do złożenia podobnej kwoty.

Z okazji wydania niniejszego ostatniego numeru miesięcznika „Szofer Krakowski", podaje Redakcja jeszcze raz ogólny wykaz składek na fundusz prasowy.

Przy tej sposobności składa Redakcja serdeczne podziękowanie wszystkim ofiarodawcom, albowiem dzięki składkom na fundusz prasowy, miesięcznik mógł być na odpowiednim poziomie utrzymany.

Równocześnie uprasza Redakcja o darzenie jej dotychczasową życzliwością przy wydawaniu nowego miesięcznika.

Na fundusz prasowy złożyli:

P. Adam Bujas	zł. 2.—
„ Stanisław Rzepa	„ 2.—
„ Józef Biasion	„ 2.—
„ N. N.	„ 3.—
„ Józef Oracz	„ 3.—
„ Stanisław Radwan	„ 2.—
„ Rapalski	„ 2.—
„ Juljan Hawryszko	„ 2.—
„ Jan Pater	„ 1.10
„ Ignacy Kuś	„ 2.—
„ Józef Marek	„ 2.—
„ Jakób Ptak	„ 2.—
„ Jan Hudoba	„ 2.—
„ Inż. Zygmunt Drozdowski	„ 15.20
„ Wojciech Włodarczyk	„ 5.—
„ Eugenjusz Pietroń	„ 5.—
„ Stanisław Szybowicz	„ 10.—
Zebrane w warsztatach p. St. Szybowicza	„ 15.—
P. Józef Guralczyk	„ 3.—
„ Altman Żydkiewicz	„ 2.—
„ Baranowski	„ 1.—
„ Warmuzek	„ 5.—
„ Teodor Szustek	„ 2.—
„ Jan Stein †	„ 2.—
„ Michał Rudnicki	„ 2.—
„ Mieczysław Flasza	„ 5.—
„ Juljan Gadek	„ 2.—
„ Patryna	„ 5.—

P. Roman Kowalak . . . . . zł. 2.
„ Balicki Zygmunt . . . . . . „ 2.—
„ Sierdziński . . . . „ 2.—
„ Stanek . . . . „ 2.—
„ Stanecki . . . . „ 2.—
„ Izdebski . . . . „ 2.—
„ Jan Grochol . . . . . . „ 1.—
„ Józef Rózga . . . . . . „ 1.—
„ A. Janczurowicz . . . . . . „ 1.
„ Stanisław Kiljański . . . . . „ 4.—
„ Józef Dura . . . . „ 2.—
„ Kazimierz Schmidt . . . . . „ 4.—
„ Tadeusz Jaryzna . . . . . „ 3.—
„ Stanisław Konik . . . . . . „ 2.—
„ Kazimierz Długosz . . . . . „ 2.—
„ Tadeusz Konik . . . . . . „ 2.—
„ Paweł Masny . . . . . . „ 2.—
„ Józef Papla . . . . . . „ 6.30
„ Stefan Guszlewicz . . . . . „ 5.—
„ Jan Południak . . . . . . „ 5.—
„ Feliks Głodowski . . . . . „ 2.—
„ Franciszek Górka . . . . . „ 2.—
„ Gustaw Veraneman . . . . . „ 2.—
„ Henryk Włodarczyk . . . . . „ 3.—
„ Józef Podgórski . . . . . „ 5.—
„ M. Koturny . . . . „ 2.—
„ Jan Żurek . . . . „ 10.—
„ Wójcik . . . . „ 3.—
„ Józef Miętka . . . . „ 10.—
„ Stefan Tobik † . . . . . . „ 10.—
„ Adam Francuz . . . . . . „ 2.—
„ Gustaw Kosticha . . . . . . „ 1.—
„ Wojciech Niemiec . . . . . „ 5.—
„ Michaluszek . . . . „ 5.—
P. Wilczek (zebrane na dworcu autobusowym, pl. św. Ducha) . . „ 42.—
P. Mieczysław Wierzbicki . . . . . „ 2.—
„ Marjan Pietraz . . . . „ 10.—
„ Jan Kurkiewicz . . . . „ 10.—
„ Warmuzek . . . . „ 5.—
„ Karol Judasz . . . . . . „ 20.—
„ Aleksander Helbin . . . . . . „ 2.—
„ Wacław Kotara . . . . . . „ 2.50
„ Mieczysław Wierzbicki . . . . „ 2.—
„ Aleksander Wołek . . . . . . „ 3.—
„ Franciszek Krochmal . . . . . „ 2.—
„ Józef Gaweł . . . . „ 3.—
„ Diak . . . . „ 2.—
„ Jakób Ruszkowski . . . . . „ 10.—
„ Wilczek . . . . „ 20.—
„ Dynia Willy . . . . „ 3.—
„ Zając Roman . . . . . . „ 2.—
„ Stanisław Mierosławski . . . . „ 3.—
„ Bronisław Szostek . . . . . „ 5.—
„ Józef Gunia . . . . „ 5.—
„ Roman Maier . . . . . . „ 2.20
„ Mieczysław Wierzbicki . . . . „ 2.—
„ T. Szepelak . . . . „ 4.—
„ G. Gunia . . . . „ 4.60
„ Dr. Zarzecki . . . . „ 5.—
„ Inż. Nanowski . . . . „ 20.—
„ Józef Pelczan . . . . „ 1.—
„ Józef Palusiński . . . . . . „ 2.—
„ Inż. Marjan Nanowski . . . . . „ 10.—
„ T. Heiner . . . . „ 3.—
„ Ignacy Szeląg . . . . . . „ 2.—
„ Mieczysław Wierzbicki . . . . „ 2.40
„ Mieczysław Wierzbicki . . . . „ 2.—
„ Franciszek Toczek . . . . . . „ 2.—
„ Ernest Wideł . . . . „ 5.—
„ Iwanczenko Dymitr . . . . . „ 8.—

Ogólna suma wynosi zł. 448.30

Kupno i sprzedaż samochodów używanych.

Rozpoczęliśmy prowadzenie działu t. zw. kupna i sprzedaży samochodów używanych. Zamiarem naszym jest, aby dział ten przyczynił się do wszechstronnego objaśnienia P. T. Czytelników, zarówno przy chęci kupna, jak i sprzedaży używanego samochodu. W zagranicznych pismach ekonomicznych i automobilowych, dział ten jest bardzo wysoko rozwinięty, spełniając swe zadanie ku zupełnemu zadowoleniu zarówno sprzedającego, jak i kupującego. Dlatego wprowadzając nowy ten dział na łamach naszego pisma, liczymy na to, że zarówno sprzedający, jak i nabywcy, widząc znaczenie tego działu, nie cofną się z umieszczaniem w naszem piśmie ogłoszeń. Nie wątpimy, iż miesięcznik nasz, znajdujący z każdym miesiącem coraz większe uznanie i rozpowszechnienie, da możność zrealizowania wielu transakcji, które przez brak odpowiedniej rekla-

my, nie mogły być dotychczas uskutecznione. Prosimy wszystkich zatem Czytelników, firmy automobilowe i zainteresowanych, aby ogłoszeniami, dotyczącemi kupna i sprzedaży samochodów, zaszczycały tylko nasze pismo, a tem samem przyczyniali się do rozwoju tego działu tak ważnego dla nabywców, jak i sprzedawców. Ekonomja dzisiejsza wymaga, aby samochód, który ma być sprzedany, sprzedany był w najkrótszym czasie, a nie czekał nieraz miesiącami na zbycie, przy lichem i wykorzystującem pośrednictwie. Dlatego zwracamy się raz jeszcze do wszystkich związków automobilowych i szoferskich, aby popierały i przyczyniały się do coraz większego rozpowszechniania naszego pisma.

D o s p r z e d a n i a.

Benz 35 HP. Światło elektryczne, starter, gumy nowe 350 $.

Daimler ADM. 6 osob. 6 cyl., bardzo mało używany 1.400 $.

Fiat 505. 4 bremzy. 1500 klm., prawie nowy 900 $.

Steyer 12 typ. z nakładką 1200 $.

Lunryn Klement S typ. światło, starter 400 $.

Citroen mały na chodzie 400 $.

Berliet otwarty 30 HP. starter, światło elektryczne 500 $.

Steyerek mały, starter, światło elektryczne, na chodzie 500 $.

Berliet ciężarowy 2 tony po gruntownym przeglądzie 6.000 zł.

Steyer 5 typ. 6 osob. 850 $.

Steyer 2 typ. 6 osob. 900 $.

Tatra limuzynka 20.000 klm. w bardzo dobrym stanie 1.100 $.

Mathis dwusiedzeniowy, starter, światło elektryczne na chodzie 240 $.

Wiadomość Plac Matejki 4. 10—1 i 6—10 w.

SPIS FIRM SAMOCHODOWYCH W KRAKOWIE:

1)	AKUMULATORY SAM.	Wygoda 9, tel. 598.	FABRYKAT »TUDOR«
2)	»AUTO-SZAWE«	Pl. Szczepański 8	
3)	AUSTRO DAIMLER«	Wiślna 12	AUSTRO-DAIMLER, O. M. CITROEN
4)	»AUTOMOTOR«	Smoleńska 33	TATRA
5)	»AUTO-STAR«	Pijarska 7 róg Sławk.	GRÄF & STIFT
6)	»BUGATTI«	Rynek Główny 12	BUGATTI
7)	INŻ. B-CIA BERGMANN	Mikołaiska 6	CHEVROLET, OAKLAND i PONTIAC
8)	INŻ. CIEŚLEWSKI	Gertrudy 2	SKODA
9)	»ELIBOR«	Rynek 26	FORD, INDIAN, BUIK
10)	J. KOWALSKI i Ska	Sławkowska	FIAT
11)	INŻ. LANDAU	Podwale 3	MERCEDES, BENZ
12)	INŻ NANOWSKI	Czysta 5	MORRIS
13)	»SAMOCHÓD«	Szewska 4	
14)	»STEYR-AUTO«	Groble 5	STEYR
15)	SZYBOWICZ STAN.	Wielopole 3	ELCAR
16)	ŻYCHOŃ S. »Auto-Szawe«	Pl. Szczepański	STUDEBAKER, ERSKINE

WARSZTATY SAMOCHODOWE:

1)	AKUMULATORY	Wygoda 9, tel. 598	Naprawy, ładowanie.
2)	AUTO-STAR	Pijarska 7	Łożyska kulk., oleje sam., łańcuchy śniegowe
3)	AUTOTECHNIKA	Bracka 5	Łożyska kulkowe
4)	INŻ. B-CIA BERGMANN	Karmelicka 47	Auto-warsztaty
5)	J. GRABOŚ	Kazimierza W. 21	Auto-warsztaty
6)	K. JAŚKIEWICZ	Biskupia 11	Auto-warsztaty
7)	»OBRÓBKA«	Mazowiecka 25	Zakład ślusarsko-maszynowy
8)	C. PATRYN	Pawia 10	Aero- i automobilowe chłodnice
9)	J. RYBOTYCKI	Gertrudy 3	Warsztaty mechaniczne
10)	ST. SZYBOWICZ	Arjańska 9	Warsztaty samochodowe
11)	F. ŻMIJA	Mogilska 19	Zakład auto-karoserji

Wydawca: Zawodowy Związek Automobilistów w Krakowie, St. Guszlewicz. — Naczelny redaktor: inż. M. Nanowski.
Odpow. redaktor: Adam Bujas. Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, Zielona 7, pod kier. T. Zakulskiego.